



**Bundesfachplanung**



**A100-ARGESL-P6-V3-1169**

**A100**

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:  
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT  
NR. 169**

## INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINE ANGABEN	4
	1.1 Administrative Informationen	4
	1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik	5
	1.2.1 Verlauf	5
	1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur	6
2	HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE	7
	2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung	7
3	ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE	9
	3.1 Konfliktpunkte	9
	3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands	9
	3.1.2 Planerische Engstellen	9
	3.1.3 Technische Engstellen	9
	3.1.3.1 Typische Querungs- und Engstellensituationen	9
	3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen	10
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	10
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	10
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	10
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	10
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	11
	3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	11
	3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	11
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	11
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	11
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	12
	3.4 Bündelung	12

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum	4
Abbildung 2:	Verlauf des Trassenkorridorsegments	5

## AUFGABE/ZIELSTELLUNG DER STECKBRIEFE

Die Steckbriefe dienen der Dokumentation der planerischen Entscheidungen, die im Rahmen der Findung und Abgrenzung der Trassenkorridor(segment)e getroffen werden. Darüber hinaus enthalten sie die Grundlagen sowie die Ergebnisse der Trassenkorridoranalyse, die dem Vergleich der Trassenkorridor(segment)e zugrunde liegen.

Steckbriefe werden sowohl für einzelne Trassenkorridorsegmente erstellt, als auch für Trassenkorridore zwischen den Netzverknüpfungspunkten, die als Ergebnis der Segmentvergleiche abgeleitet werden.

Der vorliegende Steckbrief dient der Dokumentation der planerischen Entscheidungen und der Ergebnisse der Analyse für das Trassenkorridorsegment 169. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2169.

## 1 ALLGEMEINE ANGABEN

**Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s:** 169

**Länge des Trassenkorridor(segment)s:** 2,4 km

**Technologie:**

**Erdkabelabschnitte:**

**gesamte Länge**

**mögliche Freileitungsabschnitte:**

**keine**

**Stammstreckenabschnitt:**

**nein, nur Bestandteil von V3**

### 1.1 Administrative Informationen



Abbildung 1: Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum

**Bundesland:** Schleswig-Holstein

**Landkreise:** Steinburg

**Kommunen:** Landscheide, Büttel, Sankt Margarethen

**1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik**

1.2.1 Verlauf

- Von dem möglichen Konverterstandortbereich 4 südwestlich von Landscheide Richtung Südosten bis zum Gelenkpunkt nördlich von Sankt Margarethen

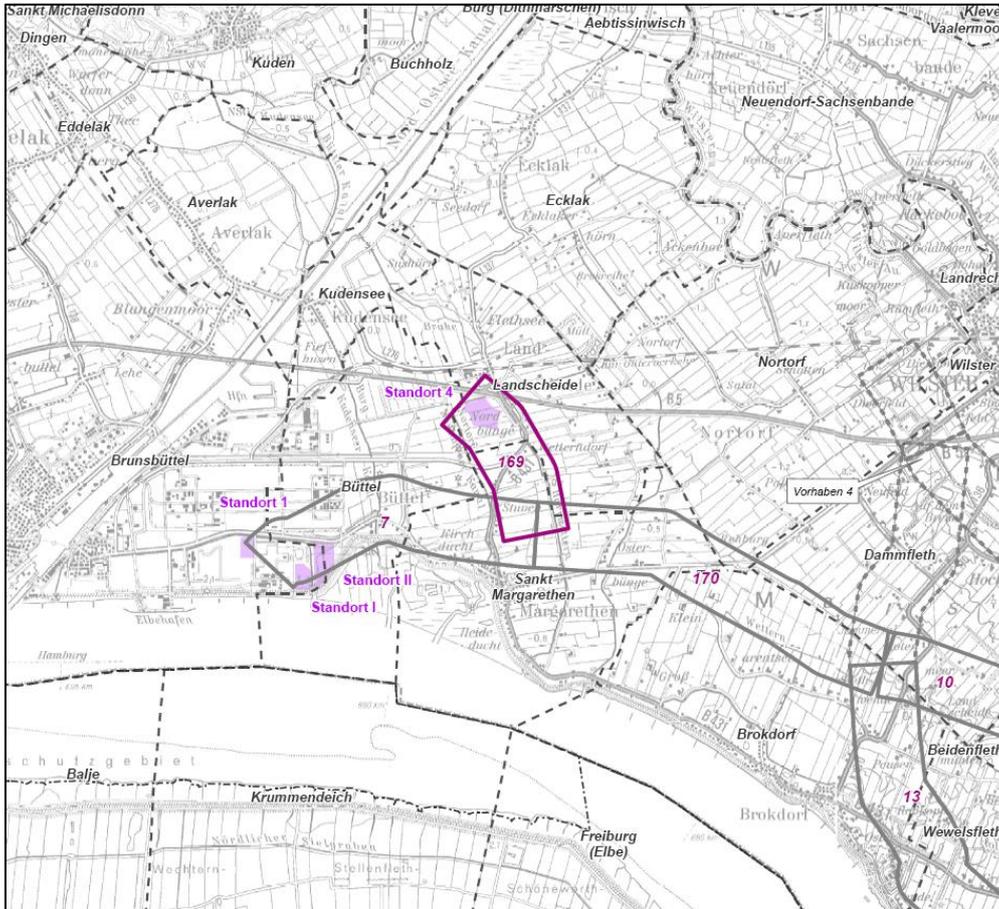


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

### 1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur

Angaben zu naturräumlichen Haupteinheiten und Naturraum-Einheiten<sup>1</sup>, Landschaftsräumen und markanten Landschaftsbestandteilen sowie Siedlungsstrukturen im Trassenkorridor(segment)verlauf:

- Holsteinische Elbmarschen als Bestandteil der Untereibeniederung (Elbmarsch)
- Im Nahbereich: Solarpark und vorhandene Konverterstandortbereiche HelWin und SylWin, Industrieflächen
- Ansonsten überwiegend Acker- und Grünlandnutzung, kleinteilige Siedlungsstruktur mit Einzelgehöften

---

<sup>1</sup> nach: BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2008) nach Ssymank (1994); MEYNER & SCHMITHÜSEN (1953-1962)

## 2 HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE

### 2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung

#### Lage im TK-Netz

Das Trassenkorridorsegment (TKS) 169 führt von dem möglichen Konverterstandortbereich 4 des Netzverknüpfungspunktes (NVP) Brunsbüttel Richtung Südosten, um in Richtung der Elbquerungsvarianten zu führen. Nördlich von St. Margarethen trifft das TKS 169 auf die TKS 7 und 170.

Großräumig ist das TKS 169 eines der beiden möglichen nördlichen Startsegmente für das Vorhaben 3.

#### Maßgebliche Widerstände

Als maßgebliche Widerstände sind der Solarpark und die angrenzenden bestehenden Konverter der Offshorekabel HelWin/SylWin (RWK I\*) zu nennen, welche südlich der B5 liegen und das TKS westlich begrenzen.

Darüber hinaus stellen östlich eine Industriefläche und die Siedlungsflächen von Flethsee, Landscheide und Nordbünge (alle RWK I\*) maßgebliche Raumwiderstände dar.

#### Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS 169 stellt eine nahezu direkte Anbindung des möglichen Konverterstandortbereichs 4 des NVP Brunsbüttel an das restliche Korridornetz dar. Die Lage des TKS wurde so gewählt, um einerseits den bestehenden Windparks nördlich von Büttel und nördlich von Sankt Margarethen so weit wie möglich auszuweichen und um andererseits die zerstreut liegende Bebauung von Wetterndorf nicht in das TKS aufnehmen zu müssen.

**Verfolgte spezifizierte vorhabenbezogene Planungsprämissen (SVP) für die Findung und Abgrenzung von Trassenkorridoren:**

zu SVP	Beschreibung
2	Das TKS 169 ist nur Bestandteil von Vorhaben 3, daher ist die Realisierung einer Stammstrecke in diesem TKS nicht erforderlich.
3	Aufgrund der Lage des festgelegten Endpunkts (Konverterstandortbereich 4 des NVP Brunsbüttel) und der Industrie- sowie Wohnbebauung in diesem Bereich ist die Umgehung von RWK I*-Flächen im TKS nicht vollständig möglich. Siedlungsbereiche von Landscheide und Nordbünge liegen innerhalb des Korridorsegments und bieten nur wenig Passageraum. Dieser bietet jedoch genügend Raum für eine spätere Trassenfindung.
4	RWK I-Flächen werden im TKS so weit wie möglich umgangen bzw. minimiert und liegen bis auf zwei sehr kleinräumige Stillgewässer innerhalb der beiden Auffahrten der B5 unmittelbar neben der Konverterfläche 4 nicht vor.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Der Anteil von Flächen der RWK II im TKS wurde minimiert. Ein Vorranggebiet Wind ragt randlich in den Korridor, kann jedoch umgangen werden.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Das TKS verläuft vollständig durch schutzwürdige Marschböden, welche so großflächig ausgeprägt sind, dass sie nicht umgangen werden können. Hinzu kommt ein sehr kleinräumiger Bereich mit feuchten verdichtungsempfindlichen Böden, der in den Korridor ragt.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, werden umgangen, soweit dies möglich ist.
10	Es liegen keine Bündelungsoptionen innerhalb des TKS.

**3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE**

**3.1 Konfliktpunkte<sup>2</sup>**

**3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands**

Riegel sehr hohen Raumwiderstands sind im TKS 169 nicht vorhanden.

**3.1.2 Planerische Engstellen**

Planerische Engstellen sind im TKS 169 nicht vorhanden.

**3.1.3 Technische Engstellen**

**3.1.3.1 Typische Querungssituationen**

Die in diesem TKS auftretenden typischen Querungssituationen werden hier in der Reihenfolge des Auftretens entlang des TKS-Verlaufs vom nördlichen zum südlichen NVP aufgelistet.

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
G3	Nortorf-Neuenhafener Kanal, südwestlich Landscheide	25 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, südwestlich Landscheide	25 m	
S2	B 431, südlich Landscheide	25 m	
G3	5x Gewässer ohne Namen, nordöstlich Kirchducht	25 m	

**Gesamtübersicht über die typischen technischen Engstellen (Querungssituationen) im TKS:**

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
0	4	0	0

<sup>2</sup> Die Erläuterung der Definition sowie der Bewertung der Konfliktpunkte einschl. Vergabe der Ampelfarben erfolgt im Methodenansatz Trassenkorridoranalyse

### 3.1.3.2 *Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen*

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 169, die einer Einzelfallbetrachtung bedürfen.

## 3.2 **Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen**

*Angegeben werden ganzzahlig gerundet (\*\*) der prozentuale Anteil des Kriteriums am Trassenkorridor(segment) sowie die absolute Fläche im TK(S).*

### 3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands 3 % / 8 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Mensch/Siedlung und Erholung 3 % / 8 ha

Wasser < 1 % / 1 ha

### 3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands < 1 % / 1 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche < 1 % / 1 ha

### 3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 100 % / 242 ha\*\*

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Boden 100 % / 242 ha

- 3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand  
Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha
- 3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand  
Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha
- 3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand  
Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand < 1 % / 1 ha\*\*  
die sich aus den nachfolgenden Kriterien zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):  
Fließböden < 1 % / 1 ha

### 3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s

#### 3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage des Raumwiderstands im Trassenkorridor(segment)	<p><b>RWK III*:</b> Innerhalb des Korridors liegt die Bebauung von Nordbünge entlang einer Straße und quer zum TKS. Am nordöstlichen Rand des TKS befinden sich außerdem zwei Kleingewässer.</p> <p><b>RWK II:</b> Nördlich des TKS befindet sich ein großräumiges Moorgebiet, welches am nördlichsten Zipfel des TKS hineinragt.</p> <p>Waldflächen befinden sich nicht innerhalb des TKS.</p> <p><b>RWK III:</b> Das TKS verläuft vollständig durch schutzwürdige Marschböden.</p>
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Innerhalb des TKS überlagern sich lediglich bestehende Windkraftanlagen mit einem Vorranggebiet Wind (RWK II), was jedoch nicht Ausdruck einer besonderen Empfindlichkeit gegenüber des Vorhabens ist (keine multisektorale Bedeutung).
Besondere Ausprägungen einzelner	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine besonderen Ausprägungen einzelner Kriterien feststellen.

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Kriterien	
Punktuell auftretende Kriterien	Insgesamt 10 Windenergieanlagen befinden sich innerhalb des TKS.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Drei kleinräumige archäologische Interessensgebiete ragen randlich in den Korridor hinein oder liegen innerhalb des Korridors. Weitere regionale, örtliche Besonderheiten lassen sich anhand der vorliegenden Daten nicht feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	Textliche Ziele der Raumordnung sind für dieses TKS nicht relevant.

### 3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage der Kriterien im Trassenkorridor(segment)	Der TKS verläuft morphologisch im Einzugsbereich der Elbe. Dadurch treten bautechnische Kriterien wie Fels und Georisiken wie Karstgebiete und Senkungsgebiete nicht auf. Hangneigungen sind ebenfalls nicht vorhanden.
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Der Korridor ist frei von großflächigen Überlagerungen verschiedener Kriterien.
Besondere technische Anforderungen	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine technischen Besonderheiten feststellen.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.

## 3.4 Bündelung

Das TKS 169 verläuft auf gesamter Länge ungebündelt.

### Nicht genutzte Bündelungsoptionen

Bündelungsoption	Grund der Nichtberücksichtigung
Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene)	Die B431 verläuft innerhalb des TKS etwa in dieselbe Richtung. Eine Bündelung ist aufgrund der Bebauung entlang der Straße dennoch nicht möglich.